

Fundamentos Económicos y Sociales de la Independencia de 1821	Título
Castillero Calvo, Alfredo - Autor/a	Autor(es)
Tareas (no. 1 oct 1960)	En:
Panamá	Lugar
CELA, Centro de Estudios Latinoamericanos Justo Arosemena	Editorial/Editor
1960	Fecha
	Colección
Terratenientes; Comercio; Sociedad; Historia económica; Economía; Burguesía; Pueblo; Panamá;	Temas
Artículo	Tipo de documento
http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/Panamá/cela/20110505112608/articulo1.pdf	URL
Reconocimiento-No comercial-Sin obras derivadas 2.0 Genérica http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/deed.es	Licencia

Segui buscando en la Red de Bibliotecas Virtuales de CLACSO

<http://biblioteca.clacso.edu.ar>

Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO)

Conselho Latino-americano de Ciências Sociais (CLACSO)

Latin American Council of Social Sciences (CLACSO)

www.clacso.edu.ar



Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales
Conselho Latino-americano de Ciências Sociais
Latin American Council of Social Sciences



Fundamentos Económicos y Sociales de la Independencia de 1821

Por

Alfredo A. Castellero Calvo



I. EL FUNDAMENTO ECONOMICO

Ruptura del equilibrio económico colonial

Harto es conocido que desde que Balboa divisó las aguas del Mar del Sur y reveló por primera vez al mundo occidental la existencia de un nuevo continente, el Istmo fue casi sin interrupción, hasta la primera mitad del siglo XVIII, el lugar de tránsito forzado entre España y sus colonias de Ultramar. El acarreo entre ambos océanos fue desde el principio asunto de gran interés para la Corona española. La idea de la construcción de una vía practicable a través del Istmo, partiendo de Santa María del Darién hasta el Golfo de San Miguel, se originó con el propósito de facilitar la explotación del comercio de especias con las islas del Extremo Oriente. Pero el codiciado comercio de las Molucas jamás se llevó a efecto, y Carlos V vendió en 1529 a los portugueses por dinero constante y sonante sus presuntos derechos sobre las islas. No fue sino con la apertura de las minas argentíferas del Potosí en 1545 y de la concentración del tráfico suramericano en los galeones anuales, cuando el camino ístmico se transformó en vínculo esencialísimo para el sistema de transporte entre España y el Perú, y en punto de mira para los piratas y bucaneros de las Indias Occidentales. (1).

(1) Véase HARING, C. H.: Comercio y Navegación entre España y las Indias, en la época de los Hapsburgos. Desclée, París, Brujas, 1939, págs. 205 ss.

La etapa de expansión ecomercial iniciada entonces transformó profundamente el espíritu y la existencia de la sociedad istmeña. Mientras en el Pacífico, Panamá se convertía en vehículo de poderoso tráfico, multiplicándose poblaciones, puertos y factorías a lo largo de sus costas e islas; en el Atlántico, a partir de 1607, una febril actividad mercantil agitaba anualmente a Portobelo y sus ferias alcanzaban renombre universal. Las ferias, que se habían instaurado con el propósito de realizar transacciones comerciales entre Flandes, la Metrópoli y América, se abrían por cuarenta o cincuenta días, aunque en los últimos tiempos cerrábanse a menudo en diez o doce, y las transacciones se operaban por millones. No pocas sobrepasaron los veinte millones, y la más pobre no bajó de cinco. Para los vecinos del Istmo, "la mayor parte tratantes que no piensan permanecer sino hasta tener hecho su negocio" (2); viajeros sin ningún vínculo con la tierra, que hacían del país una etapa más en la carrera de la fortuna, manteniendo y perpetuando la idea de una permanencia transitoria, éste era el paso obligado del tráfico entre los dos océanos, "la llave de las dos Américas", y la gran vía de comunicación con la Corona y las costas del Sur; y sólo mientras las relaciones de intercambio que mantenía con éstas permitiera la subsistencia de alguna actividad comercial, encontraron en él algún atractivo. En las costas del Istmo, no arribaron, como en las costas de la Nueva Inglaterra, grandes bandadas de pioneros. A Panamá, como al resto de la América española, no vinieron casi sino aventureros, clérigos, doctores, soldados y cortesanos, gentes por lo general muy poco apta para crear núcleos de trabajo. No se formó así en el Istmo, una verdadera fuerza colonizadora que acusara gran capacidad para la creación económica, como no fuera la del fácil intercambio. Por ello, cuando andando el tiempo cesó toda actividad comercial, y entonces las condiciones de vida en el Istmo se hicieron más difíciles y precarias, sus pobladores fueron incapaces tanto de satisfacer sus nuevas necesidades, como de procurarse nuevas fuentes

-
- (2) REQUEJO Salcedo, J.: Relación histórico-geográfica de las provincias de Panamá. En Relaciones históricas y geográficas de América Central. Tomo VIII. Oficina Tipográfica de Idamor Moreno, Madrid, 1908. pág. 71.

de trabajo y producción. El centro de gravedad económica del país cambió de asiento violentamente. Y la Zona de Tránsito hubo de abandonar el liderazgo económico y demográfico del Panamá colonial para cederlo al Interior. Al elenco mercante, bajo cuya responsabilidad y control, se hallaba la faja transistmica no le quedó otro recurso que emigrar a regiones más prósperas del Imperio español o retirarse "a hibernar en sus anémicos latifundios cercanos a la ciudad capital" (3). Para que este nuevo orden de cosas ocurriera, sería preciso esperar, sin embargo, la irrupción del siglo XVIII. En lo sucesivo, en vez de seguir siendo el vínculo multisecular que había sido hasta entonces entre España y América, el Istmo se convirtió en barrera. Su equilibrio económico, que pudo mantenerse mientras permaneció activa su arteria vital —las zonas terminales de Portobelo y Panamá—, se despeñó ante el bloqueo pirático del Caribe y el cambio radical de la política económica española. La ruta del Istmo es sustituida entonces por la del Cabo de Hornos. Mas los istmeños no podrán, y no obstante, conscientes de su importancia situacional, no intentarán siquiera rescatar el control de la ruta, sino sólo después de pasado medio siglo. A partir del primero tercio del siglo XVIII, el comercio panameño estará condenado a desaparecer, al menos provisionalmente, del amplio marco económico hispano-colonial. La economía del Istmo se derrumba entonces rápidamente. Hacia 1730 las ferias de Portobelo dejan de existir. Mas su decadencia databa ya de los primeros años del siglo.

Cuando en 1739 el Almirante Edward Vernon hace víctima del pillaje a Portobelo, sólo pudo obtener en el asalto la suma de 10,000 pesos; suma insignificante si se tiene en cuenta las cifras a que ascendían las transacciones comerciales en las ferias. Tan sólo medio siglo antes, Henry Morgan había obtenido un botín de 250,000 pesos, y en 1680 los jefes bucaneros confederados Sharp, Cook, Market, Essex y Coxon se apoderaban en el asalto a la ciudad, de 100,000 pesos. Vernon infirió a la decadente urbe más daño que ningún otro corsario, dismanteló sus

(3) PORRAS, Hernán: *Papel histórico de los grupos humanos de Panamá. En Panamá, 50 años de República*. Edición de la Junta Nacional del Cincuentenario. Imprenta Nacional, Panamá, 1953, pág. 86.

fortalezas, e inutilizó su defensa. Del glorioso pasado de Portobelo no quedó sino un informe montón de ruinas.

Ruralización de la economía

El disloque de la economía transitista que fue base de la vida del Istmo hasta principios del siglo XVIII, favoreció el ingreso de un nuevo ingrediente en el escenario económico nacional: el latifundio. Su nacimiento es, por supuesto, más antiguo. Pero su rol protagónico, a partir de la desaparición del comercio, fue un hecho totalmente nuevo. La tierra será en lo sucesivo, la única fuente de subsistencia, la única condición de la riqueza. Desde esa fecha, Panamá vuelve al estado de región predominantemente agrícola. No debemos engañarnos sin embargo, pensando, como se ha pensado (4), que con el cambio de asiento económico y demográfico de las ciudades terminales al Interior, logró estabilizarse y salir a flote la economía del país. Mientras la urbe capitalina y el comercio intermarino le proporcionaron mercado permanente y medios seguros para realizar el transporte, el latifundio dispuso y, por ende benefició, de una venta regular de sus productos. De esta manera, participaba en la actividad del gran cudrilátero económico hispano-colonial como productor de artículos de consumo y como consumidor de objetos manufacturados. Pero esta situación cambió cuando el Istmo dejó de existir como puesto de cambio. Muchos de los órganos de la organización económica, desde la paralización del comercio, se volvieron entonces inútiles. El antiguo sistema de abastos, basado principalmente en la producción pecuaria, que convenía a una época en que la constante movilización de transportes y viajeros obligaba a concentrar el consumo de gran parte de los productos del suelo en un área restringida y más o menos distante de los lugares de donde se producían, tenía necesaria e inevitablemente, que derrumbarse cuando la Zona dejó de existir como mercado permanente que les asegurara una venta regular. Y eso fué precisamente, lo que sucedió el día en que cada comarca, a falta de demanda, empezó a absorber, por decirlo así, sus propios productos. Al paralí-

(4) Véase, por ejemplo, PORRAS, Hernán, op., cit., pág. 86; y GASTEAZORO Carlos Manuel, Interpretación Sincera del 28 de Noviembre de 1821, Editora El País. Panamá, s. f., pág. 9.

zarse la actividad mercantil, es claramente perceptible en el país, una constante deserción entre los mercaderes (5). Un observador de la época refiere "cuatro emigraciones" (6). Como toda posibilidad de colocar los productos con alguna ganancia se hallaba sustentada por los trajines de la Zona donde operaba aquel elemento, restringido su número, y no hallando salida para una producción cuya única utilidad quedó entonces reducida a la satisfacción de las necesidades de la población de la comarca, ¿qué sentido podía tener, por ejemplo, tecnificar la agricultura y esforzarse por obtener un excedente, que probablemente resultaría un estorbo? ¿A quién, por cierto, se iba a vender, si ya casi no había compradores y a dónde se podía enviar una producción para la que no había demanda, ya que nadie la necesitaba, sino en muy corta escala?

- Al latifundio le tocaría, por otra parte, hacer frente al problema de la falta de brazos. Para la extracción de oro de las minas, para el aserrío de los bosques, para abrir caminos de penetración en las montañas, para el transporte de las riquezas procedentes del Perú, para los trabajos en las grandes plantaciones de tabaco y azúcar, y de las pesquerías en las costas e islas del Mar del Sur, había sido preciso importar, hasta entonces, negros bozales. Mas he aquí, que si bien en el siglo XVIII los grandes propietarios tienen toda la tierra que se puede poseer, en cambio, no tienen hombres bastantes para vivificarla y explotarla. Según Francisco Silvestre (7), hacia 1789, no había en las regiones de Veraguas y Alanje, más de 411 esclavos negros, y de ellos, sólo 199 eran varones. Se sabe, además (8), que los colonos de Azuero, radicados en la zona a principios del XVII, no pudieron contar con

-
- (5) Cf. AROSEMENA, Mariano: Apuntamientos Históricos (1801-1810), Publicaciones del Ministerio de Educación. Imprenta Nacional, Panamá, 1949, pág. 10.
 - (6) URBINA, Juan: Observaciones sobre la importancia del Istmo de Panamá y sus riquezas naturales y situación. Archivo Nacional de Colombia, Bogotá. Milicias y Marina, tomo 44, folios 1 y siguientes. Documento inédito, fechado en 30 de diciembre de 1804.
 - (7) SILVESTRE, Francisco: Descripción del Reyno de Santa Fé de Bogotá, Imprenta Nacional, Panamá, 1927, pág. 86.
 - (8) Cf. PORRAS, Hernán, op., cit., pág. 72.

mano servil y desde un comienzo tuvieron que trabajar personalmente su propia heredad, privando inevitablemente de esta manera, de posibles jornaleros, a las grandes haciendas. Repetidas veces los terratenientes quisieron resolver esta situación introduciendo esclavos negros. Según Urbina, el problema se hubiera resuelto, al menos provisionalmente, importando "siquiera 200 ó 300" (9). Empeño inútil. No es así como se puebla la tierra, y sobre todo, no es así como se la fecunda. No sólo les faltó a los hacendados el esclavo negro para las faenas del campo, sino que ni siquiera pudieron hacer contrato, al menos no muy frecuentemente, de mano asalariada. Esta, comenta un testigo de la época, no se conseguía cuando se necesitaba, o no se derivaban ventajas de su contrato, porque, dice, los jornaleros, "se absorben todos los productos en sus gajes y mantenimiento" (10). Es cierto, no obstante, que en Veraguas y Alanje se llegó a producir en aquella época algún tabaco, según Francisco Silvestre (11), de excelente calidad. Y todo parece indicar que su cultivo se extendió a toda la región. Sin embargo, aunque el tabaco era un bien estancado y probablemente jamás se produjo en gran escala, es presumible que promoviera en aquella zona, aunque efímera, alguna actividad. Sea lo que fuere, su cultivo fue poco tiempo después prohibido en el Istmo, y en lo sucesivo fue preciso consumir aquí tabaco de Cuba. En cuanto al azúcar de caña sea, al decir de un testigo de entonces (12), "por falta de inteligencia en los cultivos y de dirección de ingenieros", sea por la escasez de brazos, o porque la misma elaboración de la caña, como no fuera la producción de la miel, para la "provisión de la administración de aguardiente y el público", no reportase grandes ganancias, lo cierto es que, ya a principios del decimonono, su producción resultaba insuficiente para el consumo local, y debía importarse de los Valles del Perú. Resulta demás decir pues, que en tan precarias circunstancias, el inmenso caudal, consistente en bienes raíces, que poseía la aristocracia terrateniente, no pudo rendir entonces sino una renta insignificante, en relación con su capacidad virtual.

(9) URBINA, Juan, op., cit.

(10) Ibid.

(11) SILVESTRE, Francisco, op., cit., pág. 36.

(12) URBINA, Juan, op., cit.

Por lo que toca a la economía de las aglomeraciones rurales, por ejemplo, de las sabanas de Azuero, ésta siguió siendo, como probablemente había sido hasta entonces, una economía de subsistencia, y se hallaba constreñida a la sola producción para el consumo doméstico (13). Poco importaba a estas pobres gentes, como sucede ahora, producir más allá de aquellas necesidades fundamentales a la conservación de la existencia. A principios del siglo XIX, el Virrey Benito Pérez, refiere que en la región del Chagres, por donde hizo el trayecto para trasladarse de Portobelo a Panamá a su arribo al Istmo, la situación de sus poblaciones era sobremañera crítica. Estas, dice, "se hallan despobladas con sólo una u otra choza de paja o palma, viviendo sus habitantes en la mayor desdicha y miseria" (14). Sin duda, esto es únicamente la confirmación local de un fenómeno que se extendía al resto del país. Juan de Urbina asienta, por cierto, en la misma época, que hallándose la agricultura "en su infancia", "las siembras de maíz, arroz, y algunas muestras hechas con imperfección y sin arar las tierras llenan todas las obligaciones y deseos del labrador. Se agrega a esto, continúa, la siembra del plátano, algunas yucas y ñame; es decir que el labrador no come otro alimento que el producido por dichas especies y la carne salada cuando puede comprarla" (15).

En posible, y aún probable, que en aquel entonces, la necesidad de abastecer las poblaciones de la capital y de algunas zonas semi-rurales y semi-urbanas del Interior, haya contribuido a sostener, por intervalos, en ríos, puertos y caminos, cuando menos, un comercio interlocal fortuito. En fin, un condimento necesario para la vida, la sal, se halla sólo en ciertas regiones donde por fuerza se tiene que ir a buscarlo. No obstante, todo hace pensar que, en general, el tipo de economía que privó fue, por decirlo así, el de una economía regional cerrada, que imponía a cada comarca la obligación de satisfacer por sí sola todas o gran parte de sus necesidades. Esto explica, por ejemplo, que en el curso del siglo, para procurarse de las vestimen-

(13) AROSEMENA, Mariano: op., cit., pág. 10 .

(14) Archivo General de Indias, Sevilla. Ministerio de Hacienda, No. 17, mayo de 1812. Estante 116, cajón 7, legajo 2.

(15) URBINA, Juan: op., cit.

tas necesarias, que no podían adquirir en otras partes, los pobladores humildes del Istmo recurrieran a la fabricación de “lien­zos muy ordinarios de Tocollo blanco”, de “encajes de algodón que imitan en la labor algunos que vienen de España”, y de “medias ordinarias del mismo material” (16).

Paralización de la actividad comercial

Por lo que hace a la actividad portuaria del Istmo durante la segunda mitad del siglo XVIII, es por demás decir que estuvo sujeta a los azares de un comercio casual que mantuvo a duras penas con algunas colonias del Sur. Los textos nos permiten únicamente vislumbrar la circulación de uno que otro barco cargado de harina, procedente de Cartagena, Chile o Perú (17). Existe, además, algún movimiento de transportes marítimos para la exportación de maderas —varas de mangle, algunos tablones de caoba y trozos de manzanillo—, y de pita, “que los indios civilizados de Penonomé trenzan o hilan poniéndola en cadejos conforman unos paquetes de a libra, poco más o menos” (18). Pero la exportación de maderas era de “corta consideración” y la de pita se hallaba limitada a las demandas del Perú dependiendo éstas de que hubiera abundancia o escasez de hilo de lino en el Sur. Por lo demás, todo parece indicar que de la producción de la pita nunca se obtuvo más de “16 ó 20 pesos” (19).

En cuanto al llamado comercio clandestino de los ingleses con los indígenas del Darién (20), éste se concretaba a turbias operaciones de intercambio, en que, a cambio de grandes porciones de carey extraídos de la costa atlántica darienita, aquellos salvajes recibían de los mercaderes ingleses armas, municiones y licor. Por el puerto de Garrote (en el Atlántico, cerca de Portobelo) y la población de Palenque (entre puerto Garrote y la punta de San Blas), solían también hacer algún contrabando los judíos de Curacao y Jamaica, “hasta llegar el caso, comenta Francisco Silvestre, de hacer tomar los Gé-

(16) Ibid.

(17) Véase SILVESTRE, Francisco: op., cit., págs. 38 y 40.

(18) URBINA, Juan: op., cit.

(19) Ibid.

(20) Ibid.

neros a nuestras embarcaciones Mercantes, y tomarles en cambio los frutos, o plata que llevaban" (21). Pero no hay que considerar estos hechos como síntomas de renacimiento comercial. Son tan sólo la prolongación de una actividad que se inició en tiempos de las primeras incursiones piráticas en el Istmo, a inicios de la Colonia, se legalizó en el tratado de Utrecht de 1713, con el asiento de negros concedido con derechos exclusivos a los ingleses, y el privilegio de enviar Inglaterra anualmente a Portobelo un buque de 500 toneladas de cargamento; y perduró, nuevamente en forma clandestina, hasta el siglo XIX. Basta por cierto leer los testimonios que nos han quedado de aquella época para convencerse de que entonces no existía en el Istmo ningún tráfico normal ni regular. El mercader se improvisa, por decirlo así, de acuerdo con las circunstancias. Sin una actividad comercial específica, y menos aún profesional, la compraventa no es, ni puede ser, ocupación normal de nadie. Es un recurso que se emplea cuando la necesidad lo impone. El comercio ha dejado de ser ya uno de las ramas de la actividad social. El Istmo fue declarado entonces zona indigente. Y en lo sucesivo se vio forzado a permanecer sosteniéndose de las migajas "de los sueldos y gastos que se pagaban de los situados" (22).

(21) SILVESTRE, Francisco: op., cit., pág. 39.

(22) Cf. "El Constitucional del Istmo". Panamá, sábado 28 de enero de 1832. No. 9. El situado era una especie de subsidio o socorro anual con que el gobierno metropolitano, de las rentas de sus colonias más productivas —México o el Perú—, proveía a otras colonias más pobres. Tal el caso de Puerto Rico, Chile, Panamá, etc., etc. Distintas fuentes coinciden en afirmar que era del Perú de donde le venía al Istmo aquel auxilio (Cf. "El Constitucional del Istmo", No. 9; Francisco Silvestre: op., cit., p. 10, etc.). Otras afirman, por su parte, que los situados del Istmo eran pagados también de los fondos de Cartagena (Cf. "El Constitucional del Istmo" No. 9) y Santa Fé (Archivo General de Indias. Sevilla, Audiencia de Panamá, Cartas y Expedientes. Años 1816 a 1818. Estante 109, cajón 3, legajo 11). Por desgracia, los datos de que disponemos no nos permiten establecer con precisión la fecha del decreto o concesión que le asignaba al Gobierno de Panamá aquel amparo. Tampoco podemos determinar con exactitud por qué tiempo profitó el país de ese beneficio, de qué manera era distribuido, o a cuánto ascendía.

Decadencia de la urbe capitalina

El hecho de que la sustitución de la ruta del Istmo por la del Cabo de Hornos haya venido a cerrar esta arteria como puerto de cambio, tuvo como consecuencia inevitable la rápida decadencia de la capital. En el curso del siglo los mercaderes abandonaron el puerto y emigraron a regiones más prósperas, como hemos señalado atrás. El número de los consumidores se restringió. Se nota, además, un empobrecimiento general y un vertiginoso apagamiento de la vida urbana. Pero si las catástrofes que asolaron al Istmo posteriormente —las frecuentes epidemias, y las luchas contra los naturales, refractarios a la civilización, etc., etc.—, contribuyeron en gran parte a ello, los terribles siniestros ocurridos en la ciudad en 1737, en 1756 y en 1781, causaron estragos aún mayores. Ya en 1739 se determinaba, por Real Cédula de 23 de mayo, para la restauración de Panamá, parcialmente destruida por el incendio ocurrido dos años antes, la distribución, entre sus vecinos, “por vía de limosna, según la necesidad de cada uno” (23), una porción de dinero tomada del valor de los Cuatro Títulos de Castilla, concedidos al Istmo por Felipe V. Subsistiendo entre miserias y ruina, Panamá siguió siendo, sin embargo, centro de la administración diocesana, cabecera del gobierno civil y militar, y sede de la Universidad jesuítica. Obispos, gobernadores, capita-

Creemos, como se verá más adelante, que el situado dejó de existir en el Istmo a inicios de la década del diez, en el décimonono. Mariano Arosemena se limita a decir que el Gobierno del Istmo recibió el situado “por algún tiempo” (Cf. Apuntamientos, pág. 10). Aquel, sabemos por Francisco Silvestre, le venía en 1789 “de Lima, para la Guarnición y obras de fortificación hasta 300 mil pesos” (Cf. Descripción, pág. 37). Y según Informe de la Contaduría General firmada en Madrid el 19 de abril de 1815 el situado anual que, para cubrir sus “cargas ordinarias”, se le asignaba al Istmo, ascendía a la suma de 320,000 pesos (Cf. Archivo General de Indias, Sevilla. Audiencia de Panamá, Cartas y Expedientes. Años 1816 a 1818. Estante 109, cajón 3, legajo 11).

- (23) Archivo General de Indias, Sevilla. Audiencia de Panamá, Cartas y Expedientes. Años 1816 a 1818. Estante 109, cajón 3, legajo 11.

nes generales y doctores, conservaban en ella su residencia y reunían a su alrededor un numeroso clero (24), un pequeño séquito de burócratas, alguna tropa y unos cuantos estudiantes, pero su significación económica era prácticamente nula. En aquella época, asimismo, la población de la ciudad deja de crecer, y esta interrupción es ya un síntoma irrecusable de debilitamiento y paralización sociales, de la extinción de una actividad económica que había llegado a su apogeo.

Regresión económica bajo los borbones

Se podría creer, como acaso se haya creído, que la nueva política liberal de la casa de borbón, sobre todo a partir de la promulgación del Reglamento de Comercio Libre de 1778, mejoró la situación de anemia comercial en que se hallaba el Istmo después de que en 1748, como consecuencia de la suspensión del sistema de galeones, quedó privado de toda actividad mercantil. Como es sabido, a lo largo del siglo XVIII, la política económica española presionada por nuevas doctrinas económicas y por el resultado de las guerras sostenidas con la Gran Bretaña, modificó radicalmente su estructura. La antigua reglamentación exclusivista y restrictiva del comercio colonial fue poco a poco suplantada por un nuevo sistema más liberal en su contenido. Se organizaron compañías mercantiles en distintos puertos del norte de España con privilegios importantes para dedicarse al comercio de ciertos géneros en diversas comarcas americanas. Se establecieron en 1764 correos marítimos mensuales entre España y sus posesiones de Ultramar. Por decreto de 16 de octubre de 1765 se habilitaron nueve puertos peninsulares más para el tráfico con las Antillas, Margarita y Trinidad. Se permitió el comercio intercontinental americano, en 1774, entre los cuatro reinos del Perú, Nueva España, Nueva Granada y Guatemala. Se autorizó igualmente, en 1776, el comercio entre Buenos Aires y Chile y las colonias del interior. Y por último, en 1778, se promulgó el Reglamento de Comercio Libre y Aranceles Reales para el comercio de España y las Indias, que amplió las facultades del puerto de

(24) MEGA, Pedro: *Compendio biográfico de los Iltmos. y Excmos. Monseñores Obispos y Arzobispos de Panamá*. Imprenta Nacional, Panamá, 1958, pág. 200 s.

Buenos Aires y abrió luego veinticuatro puertos más, lo que hizo del Atlántico otra vía comercial directa.

Los resultados de esta política liberal, comentaba en 1836 el mexicano José María Luis Mora, fueron tan rápidos y visibles, "que cuando en 1778 la exportación en mercancías españolas y extranjeras apenas ascendía a 3.745, 292 pesos, dejando de derechos 18,858 pesos, en 1784 la exportación total fue de 81.520,490 pesos, y la de sólo el puerto de Cádiz en 1792 ascendió a 13.600,000 pesos. En 1778 España toda no tenía quinientos buques mercantes, y sin conocerse otra causa que la libertad dada al tráfico, en 1792 sólo en las costas de Cataluña había más de mil, y en Cadiz pasaban de cien los propietarios de buques mercantes" (25). Por otra parte, afirma Clearence H. Haring, "el comercio de Cuba, que en 1770 se hacía con cinco o seis navíos, necesitaba 200 en 1778. La exportación de cueros de Buenos Aires aumentó de 150,000 anuales a 800,000" Y continúa, "al final del periodo colonial, las provincias españolas de América gozaban de mayor prosperidad y bienestar que nunca. Las colonias españolas poseían riquezas mucho mayores que las colonias inglesas del norte de América y adquirieron todos los símbolos exteriores de la opulencia, como importantes edificios públicos, universidades, catedrales y hospitales, en ciudades bien pobladas que eran centros de lujo, de enseñanza y de cultura" (26).

Mas he aquí, que contra lo que era de esperarse, los efectos de esta política en el Istmo resultaron bien opuestos. Es cierto que, según afirma Berthold Seeman (27), el país hubiera podido retener entonces un moderado grado de prosperidad por el transporte de mercancías ligeras, como cien años más tarde lo tuvo —poco antes de la cons-

(25) MORA, José María Luis: México y sus Revoluciones. Editorial Porrúa, México, 1950, T. I., pág. 205.

(26) HARING, C., H.: The Spanish Empire in America, New York, Oxford University Press 1947. En OTS CAPDEQUI, J. M. El Estado Español en las Indias. Tercera Edición, Fondo de Cultura Económica. México, 1957, pág. 46.

(27) SEEMAN, Berthold: Historia del Istmo de Panamá. En "Lotería", No. 43. Segunda Epoca. Panamá, junio de 1959, pág. 83.

trucción del ferrocarril transistmico—, con verdadero éxito. Pero los istmeños, demasiado habituados, por una tradición dos veces secular, al mismo intercambio uniforme, tan libre de especulación y esfuerzo, no sólo no fueron capaces de salvar el país de su inmovilidad económica, sino incluso de “comprender lo que estaba sucediendo”. (28). Se hubiera podido ensayar importar negros bozales, de que tanto se carecía, para realizar el acarreo de las mercancías procedentes de España y de las colonias del Sur. Pero no había en el Istmo, confiesa Juan de Urbina, “grandes capitalistas que (pudieran) hacer compras numerosas” (29). Es evidente, asimismo, que no se hizo el menor esfuerzo por mejorar el precario sistema de transportes —marítimo, fluvial o mulero— que entonces existía. Y todo parece indicar que tanto para el criollo ciudadano, cuanto para el terrateniente, las rentas, en plena crisis desde hacia medio siglo, permanecieron como habían estado hasta entonces. Sin duda, eran víctimas de un sistema económico anticuado que les impedía aprovechar las ventajas del nuevo orden de cosas. Las exigencias del tráfico de galeones y la facilidad con que se acumulaban riquezas, durante los siglos XVI y XVII, habían atraído toda su atención. Esta misma facilidad había apartado a los hombres de la explotación del agro como fuente de riqueza. “Sólo se dedicaron —dice Urbina— a crear haciendas de ganado” (30). Es claro que esta producción estuvo entonces limitada a la provisión de los viajeros (31) y su utilidad fue cada vez menor a medida que cesaba la actividad comercial. Hacia 1804 Urbina refiere que el número de bestias que había en el Istmo, apenas resultaba suficiente para alimentar la población “porque todos se alimentan de carne cuando pueden; y es muy poco lo que se extrae desde Chiriquí al Chocó y no pasará de 400 reses” (32). Se comprende entonces que al instaurarse el nuevo sistema económico del régimen borbón, y hallarse el país sin “grandes capitalistas” falto de los vehículos necesarios para el transporte intermarino, y hallarse de aquella manera restringida la produc-

(28) Ibid.

(29) URBINA, Juan, op., cit.

(30) URBINA, Juan op., cit.

(31) AROSEMENA, Mariano; op., cit., pág. 10.

(32) Ibid.

ción pecuaria a la sola satisfacción de las demandas del mercado local, el Istmo, desprovisto aún de aquel elemento indispensable, se encontrase impotente para suplir las necesidades del nuevo intercambio.

La eclosión escicionista y el renacimiento comercial

Pero el panorama económico nacional altera su fisonomía al irrumpir la segunda década del decimonono y producirse la eclosión escicionista en los pueblos americanos. El centro de gravedad geo-económica se desplaza entonces hacia la capital, y la Zona de Tránsito vuelve a asumir un rol hegemónico en el escenario económico del país. Para comprender el inesperado e irruptivo renacimiento de la actividad transitista en el Istmo es preciso, sin embargo, observar la serie de circunstancias especiales que concurrieron a promover tal situación. Refiere Mariano Arosemena en sus "Apuntamientos" (33), que en 1810 una gran parte de la targa de varios buques mercantes procedentes de la Península que estaba destinada a la Nueva Granada, "a consecuencia de los embarazos que la revolución del reino oponía para llevarlo al interior de él", tuvo que trasladarse a Panamá. Este incidente, agrega Arosemena, trajo como consecuencia "la apertura de las relaciones con el Perú", formándose, a partir de esa fecha, "espediciones a Paíta i Lima" (34). Y como al poco tiempo la navegación de la marina española por el Cabo de Hornos se hizo cada vez más difícil por la amenaza de las fuerzas navales de Buenos Aires y Chile, entonces, ya no sólo el del Perú, sino también todo el comercio de Quito, Cuenca y Guayaquil, del Chocó, y las provincias del Sur de México se tuvo que hacer por el Istmo (35). Esta abrupta oscilación de la ruta del Cabo sureño hacia las costas istmeñas tuvo que dejar huellas muy hondas en la psicología del elenco citadino de la Zona, durmiente por casi un siglo.

(33) Pág. 47.

(34) Ibid.

(35) AROSEMENA, Mariano; LEWIS, Luis; REMON, Damián: Memoria sobre comercio presentada a la sociedad de Amigos del País por, en la Sesión ordinaria del 10. de diciembre de 1831. Imprenta de Jayme Bousquet. Panamá, 1834, pág. 4.

El comercio de contrabando

Para ese entonces, el tráfico con la isla de Jamaica, hasta hacía poco, mantenido en la clandestinidad, había asumido "grandes proporciones" (36). Poco tiempo atrás, "el Comandante General, Gobernador de Panamá, anota Don Mariano, **para acallar nuestro deseo de emanciparnos de España**, que se anunciaba por la conducta de los istmeños" (37), había autorizado ese comercio. Luego, hacia 1810, lo permitió aún "más abiertamente que antes, derivando el tesoro del Rei algunas sumas de dinero, por los derechos de importación de las mercaderías" (38). Aunque los textos no nos permiten una apreciación exacta, podría creerse que, pese a que el comercio clandestino realizado en el Istmo durante el siglo XVIII jamás fué interrumpido, no fué sino hasta el décimonono cuando se intensificó y fué regularizado de manera más sistematizada. "Todo el año anterior, relata Arosemena refiriéndose a 1803, transcurrió sin que hubiera venido al Istmo ni un solo buque mercante de España" (39). La Corona había intentado restablecer la casa de contratación de Indias, para renovar el comercio con sus posesiones americanas, pero "parece, añade Arosemena que la renovación de la guerra con Europa, i la que la misma España emprendiera contra la Gran Bretaña, fuera el obstáculo que se presentara a la realización del proyecto" (40). En tal estado de cosas, concluye entonces, no quedó a los istmeños "otro expediente que abrazar que proveer, como remedio al mal, a sus poblaciones, de jéneros de contrabando" (41). He aquí cómo describe Don Mariano la forma como éste se realizaba:

"Los buques contrabandistas, dice, unas veces se presentaban en la costa de Coclé, otras en la de Chagres, i los interesados en obtener las mercancías iban en embarcaciones menores hacia los buques, a bordo de los cuales se ajustaban los contratos. Viniendo a tierra los cargamentos, había luego que vencerse la ma-

(36) AROSEMENA, Mariano; *Apuntamientos*, pág. 47.

(37) *Ibid.* pág. 46. El subrayado es nuestro.

(38) *Ibid.*, pág. 47.

(39) AROSEMENA, Mariano, *Apuntamientos*, pág. 17.

(40) *Ibid.*

(41) *Ibid.* El subrayado es nuestro.

yor de las dificultades, que era la traslación de las mercancías a nuestras poblaciones, aquellos en que se acostumbraba importar los productos agrícolas e industriales del país, de unos a otros lugares, i algunas veces bajo otras formas, aprovechándose la oscuridad de la noche". (42).

De la escasa documentación de que disponemos no es posible extraer datos estadísticos ni siquiera aproximados que nos permitan apreciar con exactitud la intensidad de este comercio. Testigos de la época coinciden en afirmar que el nuevo y vigoroso impulso comercial iniciado entonces, enriqueció al Istmo "hasta un punto increíble" (43). He aquí los comentarios que al respecto hacía, en 1832, "El Constitucional del Istmo":

"Aunque entraba poca parte en las aduanas por la facilidad del contrabando que se hacía, era tanto el comercio —decía aquel periódico—, que bastaba aquella para todos los gastos y dilapidaciones del país, i se olvidó la necesidad del situado. Los gastos de el tránsito se difundían en abundancia sobre el pueblo que gastaba también sin reparo en cuanto apetecía, haciendo el círculo diario superior, diez tantos más del necesario. El lujo tomó un incremento inconcebible, i hasta lo más superfluo se creía de buena fé un simple necesario" (44).

Pero aunque ésto no hubiera sido totalmente cierto, nuestras fuentes, por deficientes que sean, no nos permiten dudar que el comercio de contrabando produjo en algunos sectores fortunas de cierta consideración. La presencia, en 1812 de la fragata británica "Arethusa" del capitán Coffin, en la rada de Portobelo, que alarmó tanto al Virrey Benito Pérez que temía que estos viajes causaran "desconfianza al pueblo" (45), no es sino un caso particular, de un fenómeno que venía sucediendo en las costas del Istmo cada vez con más frecuencia (46). Ha-

(42) Ibid. págs. 17 y 18.

(43) Cf. AROSEMENA, Mariano; LEWIS, Luis; REMON, Damián: Memoria sobre comercio... pág. 4.

(44) Cf. "El Constitucional del Istmo", No. 9.

(45) Archivo General de Indias, Sevilla. Ministerio de Gracia y Justicia, No. 4 de febrero 21 de 1812. Estante 117, cajón 1, legajo 26.

(46) Ibid.

cia 1810, relata Don Mariano, los extranjeros "nos visitaban ya en crecido número" (47), "sin cuidarse de la prohibición para ello por las leyes coloniales" (48), mientras que por su parte, agrega, los mismos istmeños hacían frecuentemente viajes de negocios a "algunos lugares del Atlántico i el Pacífico" (49). La existencia de los mercaderes extranjeros y los riesgos de toda clase, inherentes al comercio operado en la clandestinidad, hecha cada vez con más audacia, supone un espíritu que no podía hallarse sino en un medio material capaz de ofrecer las más ricas posibilidades. Un mercader cartagenero radicado en el Istmo, Manuel José Hurtado —"negociante grueso" como lo llamara Santander en carta a Bolívar de 6 de Diciembre de 1823 (50)— viajó en aquella época a Inglaterra. Hurtado, poseedor de una regular instrucción comercial (51), de mucha práctica en los negocios de cambio y de créditos y, sin duda, de algún conocimiento de las grandes plazas mercantiles americanas, e incluso probablemente de Europa, con las que acaso se hallaba en buenas relaciones (52), fué el fundador de una tradición comercial familiar que alcanzó gran prominencia en el Istmo durante el siglo XIX. Y es sabido, que su hijo Manuel José, heredero directo de esa tradición, en tanto que explotador de la Zona durante el aluvión migratorio californiano de mediados de siglo, como dueño de transportes de viajeros, tesoros y mercancías valiosas en el camino de Cruces a Panamá, llegó a ser —al decir de Salvador Camacho Roldán, quien lo trató personalmente (53)— "innensamente rico".

Convertido el Istmo nuevamente en lugar de tránsito forzado del comercio intermarino colonial, la nueva clase de hombres bajo cuyo control quedó la explotación y cuidado de la Zona, pudo sin duda realizar, además, algunos progresos en el incremento de su riqueza, sin que necesariamente tuviera que recurrir al contrabando. La

(47) AROSEMENA, Mariano: Apuntamientos, pág. 47.

(48) Ibid., pág. 40.

(49) Ibid., pág. 47.

(50) O'LEARY, Florencio: Memorias, T. III, pág. 131.

(51) Ibid.

(52) Cf. "El Constitucional del Istmo" No. 9.

(53) CAMACHO ROLDAN, Salvador: Notas de Viaje, Cuarta Edición. Tipografía Garnier, Hermanos, París. 1898. pág. 314.

provisión de los transportes —marítimo, fluvial y mule-ro—, en un tiempo en que la escasez de las recuas y de las embarcaciones hacía ascender el costo del acarreo de Cruces a Panamá a 25 pesos, y a 50 el transporte de Panamá a San Blas (54); y la celebración de contratos para el avituallamiento de los relativamente numerosos ejércitos acantonados en el Istmo para la sofocación de la gesta libertadora americana ofrecen sin duda, una oportunidad para realizar pingües negocios. Pero es innegable que las causas de la prosperidad del nuevo grupo, anterior a la guerra de Independencia, y durante la lucha de más de diez años que llevó su asentamiento, se hallan principalmente en las transacciones clandestinas. La misma autorización del Gobernador, de a principios del siglo, de realizar tratos comerciales de los mercaderes panameños con Jamaica, entonces un gran emporio británico; y la concesión hecha al Istmo en 1811 por la Regencia española, merced a las instancias, también del Gobernador, de realizar con carácter casi exclusivo y con amplias libertades, operaciones comerciales “en buques y por comerciantes del país, con las Colonias alsadas y rebeldes” (55), denota, por cierto, una actitud de convivencialidad cordial de parte de la autoridad peninsular para con el criollismo local; pero sobre todo, el reconocimiento de una innegable situación de hecho que entonces resultaba contraproducente y totalmente inútil combatir. Es cierto que la economía del Istmo —que, como se escribía en Madrid en abril de 1815, “ha mejorado de suerte” (56)—, logra con aquel privilegio, no sólo cubrir “sus cargas ordinarias”, sino también pagar los sueldos de la Audiencia y del Virrey que existen en su seno” y socorrer “a los empleados que emigraron de las Provincias disidentes” (57); y que, probablemente, con la ampliación de las franquicias concedidas por la Península a sus colonias, debido a las múltiples gestiones de la diputación colonial en las cortes de España, el Comercio

(54) AROSEMENA, Mariano; LEWIS, Luis; REMON, Damian: *Memoria sobre comercio...* pág. 4.

(55) Archivo General de Indias, Sevilla. Audiencia de Panamá, Cartas y Expedientes. Años 1816 á 1818. Estante 109, cajón 3, legajo 11.

(56) Ibid.

(57) Ibid.

istmeño pudo aún ensanchar sus prerrogativas. Pero como es sabido, al poco tiempo, el 27 de junio de 1814, la Regencia, presionada por el alto Comercio gaditano, hizo suspender estos privilegios. Probablemente esta medida tuvo repercusiones lo bastante lamentables para que la actividad comercial se hubiese resentido. Sin embargo, lo más probable, es que las relaciones de intercambio entre el Istmo y el mundo hispano-colonial, y por ende, la prosperidad económica del país, merced al comercio clandestino, pudieron mantenerse vigorosos casi hasta 1821.

Hasta esa fecha el Istmo vive, por decirlo así, demasiado confiado de sus posiciones adquiridas. Y como "se tenía por invariable el estado del comercio en que se hallaba, porque no se conocían esactamente las causas que lo habían producido" (58), sus vecinos no tuvieron otro objeto que el de satisfacer las necesidades del tráfico de larga distancia; y mientras éste duró, "no se pensó en mejorar ni abrir caminos, en proteger la agricultura, ni en economisar los capitales" (59), repitiéndose así lo que en los primeros tiempos del auge comercial colonial ya que, habiéndose desarrollado uno solo de los órganos de la actividad económica, después de pasado el apogeo transitista, que antes había durado un par de siglos y ahora sólo una década, el Istmo se halló, como entonces, totalmente impotente para mejorar una situación que empeoraba cada día. Sin duda, creyeron tener asegurado definitivamente un intenso comercio intermarino por la Zona. Por ello, cuando casi inesperadamente el impulso económico se detuvo, como si se hubiese agotado, no quisieron darle crédito a sus ojos. Y esto fué precisamente lo que sucedió el día en que "la revolución comenzó a mudar de aspecto, i cada pueblo empezó a calcular sus intereses, i abrir sus puertos a los extranjeros, hasta hacer necesario disminuir las erogaciones, economizar los gastos, i meditar mucho las empresas" (60). El Istmo vuelve entonces a sumergirse en una honda depresión económica de la que no podrá salir sino después de pasados 30 años.

(58) Cf. "El Constitucional del Istmo", No. 9.

(59) Ibid.

(60) Ibid.

II. EL FUNDAMENTO SOCIAL

La aristocracia terrateniente.

El capítulo de la historia económica panameña que se abre con la suspensión del tráfico de galeones y el reemplazo de la ruta del Istmo por la del Cabo de Hornos, y se cierra con el resurgimiento del comercio intermarino ya en el décimonono, plantea la irrupción de un nuevo ingrediente en el escenario socio-político del país: la aristocracia feudal. Es obvio que la aparición del nuevo elemento no constituyó, bajo ningún concepto, un fenómeno totalmente inédito. Pero el rol protagónico que lo tocó desempeñar, a partir de la paralización del comercio, fue una innovación. Cabe señalar aquí, sin embargo, que una mentalidad aristocratizante no encuentra, en nuestra historia, raíces verdaderamente profundas. A menudo se ha dicho, en efecto, que el curso de la historia del Istmo está marcado por su ubicación geográfica excepcional. La indagación de historiadores, sociólogos y pensadores ha coincidido, en destacar la peculiaridad "transitista" de esa realidad. Precisamente de ahí, de la particularísima condición situacional del Istmo, se ha desprendido un importante e inevitable corolario; a saber, la manquedad de la explotación del agro, como fuente de riqueza, y el carácter esencialmente transitista de su economía. Esta experiencia no tardaría en generar, en la estructura de la sociedad istmeña, una cierta psicología caracterizada por la sobreestimación del momentáneo éxito comercial, de la que ha provenido una manifiesta supervalorización geo-política del Istmo a la que no es fácil renunciar ya; y que a la postre, ha resultado la clave enigmática con que reiteradamente, se ha pretendido celar el secreto de nuestra unidad originaria: el "mito geográfico". Desde el punto de vista psico-social, éste es quizás el fenómeno más señalado y característico de la realidad istmeña. Halla su origen en los primeros tiempos de la actividad colonial, y se extiende, con el breve interregno agrarista del siglo XVIII, hasta nuestros días.

Es sabido que nuestros nucleos ductores del siglo XVI y XVII, no hicieron reposar sus intereses en la existencia de bienes mayorazgos, esto es, en la vinculación de propiedades territoriales en favor del primogénito,

creadas con el fin de preservar el lustre y la prosperidad de ciertas familias privilegiadas; ni derivaron en consecuencia, sus ingresos del agro, sino de los azares del transitismo. Pervivía aún para ese entonces, la idea —de añeja tradición hispana— de que la carrera de comercio era atentatoria contra la honra señorial. Sólo podía practicarla sin riesgo de empañar su rancio lustre nobiliario, el corredor de lonja. Pero aquella prevención no lograría prosperar en el Istmo. Y ya sea porque Panamá poseía una gloriosa tradición mercantil que evocar, y los hidalgos descendientes de españoles derivaron todos sus bienes de fortuna, del teje meneje de la actividad transistista, o bien, la misma necesidad, lo cierto es que, a la postre, el ambiente mercantil cotidiano acabaría por imponer la superación de aquel rancio prejuicio y, en consecuencia, inclinar las vocaciones hacia la empresa comercial. Era pues de esperarse, que en tales circunstancias, resultara poco menos que imposible la formulación de una auténtica conciencia aristocrática en el Istmo.

Forzado a vegetar en feudos anémicos, sin tradición local, y obviamente empobrecido, lo que al latifundismo criollo del dieciocho en realidad le tocó hacer, para decirlo en una imagen, fué el triste papel de impedir que muriera el país de muerte violenta, para sumirlo, con una tambaleante y anémica economía agraria, en una agonía insufriblemente larga. Es cierto que entonces vino a reemplazar al alto Comercio capitalino, que se desvaneció como grupo al desaparecer el tráfico mercantil y apagarse la vida urbana en la Zona. Pero la crítica histórica no debe dejarse confundir con espejismos. Por cierto, si queremos ser congruentes con nosotros mismos, no debemos engañarnos pensando, como acaso se haya pensando, que la aristocracia criolla del dieciocho, estuvo constituida por un cuerpo colectivo reciamente estructurado. De que esto no es así, lo demuestra el hecho, harto elocuente, de la facilidad con que en pocos años, retornó al escenario directivo de la vida nacional el grupo mercante, al volver a trocarse la Zona en centro gravitacional geo-económico del país. Y la impotencia demostrada por el grupo latifundista al dejarse arrebatar el liderazgo nacional, y la ocasión de desempeñar un papel protagónico en la gesta escicionista. En una lucha donde eran bases reales, concretas materiales las que se debatían: no era pues de extrañar que aquel grupo, falto de

consistencia financiera, y de vigor económico, quedara relegado a ocupar un rol totalmente marginal.

Llama ciertamente la atención, la fría indiferencia con que José de Fábrega, máximo representante del latifundio veragüeño, acuerpara la gesta novembrina. E, igualmente, el temor, mal velado por cierto, de los santeños de que Fábrega, a la sazón, por una suerte de circunstancias casuales, al frente del gobierno colonial, tomara "muchas providencias", y empleara "todo cuanto estuviera a su alcance" (61), a fin de sofocar el grito del diez. Y la renuencia e indecisión del Cabildo santiagueño de sumarse al movimiento emancipista (62). Es posible, y aún probable, que entonces, latifundistas y comerciantes hubiesen creído, que eran representantes de intereses antagónicos, o cuando menos, de intereses muy distintos entre sí. Resulta pues perfectamente natural que en aquel trance, el latifundismo veragüeño, probablemente el más férreo, creyendo protegerse, hubiese intentado adversar la independencia. Más tarde, cuando por fin, y acaso a regañadientes, adscribe al movimiento, no hace, evidentemente, sino plegarse a una situación objetiva que entonces resultaba necio e inútil combatir.

La revolución panameña, contraria en esto a la del resto de los pueblos americanos, no produjo una estrecha colaboración entre la aristocracia terrateniente y la burguesía comercial. Pero sería probablemente una exageración atribuir este hecho a violentas tensiones de coexistencia entre dos grupos que entonces se creían representantes de intereses contradictorios. O al hecho de que la aristocracia,

(61) Documentos Fundamentales para la historia de la nación panameña. Edición de la Junta Nacional del Cincuentenario. Imprenta Nacional. Panamá, 1953. pág. 6.

(62) Como es sabido, esta actitud del Cabildo de Veraguas motivaría, de parte del Ayuntamiento de Natá, una amenaza de apelar al recurso de las armas, si aquella Provincia demoraba más su integración al movimiento. No fue preciso, sin embargo, materializar aquella amenaza. Y pocas semanas después, en diciembre, Veraguas, sin duda porque no le quedaba otra salida, aunque la última, suscribe también la independencia. Véase Acta de Independencia de la Provincia de Veraguas. En "La Estrella de Panamá", lunes 26 de agosto de 1957.

aún cuando no se hubiese resistido al influjo de las ideas liberales, o no hubiese dejado manifestar su deseo de liberarse de la Corona, haya ensayado impedir, aunque veladamente, que la nueva y vigorosa clase en ascenso le frustrase sus ansias de constituirse en poder. Esta hipótesis implica por cierto demasiadas conjeturas, tanto por lo que se refiere a una posible amenaza de oposición clasista, claramente definida, como a la eficacia que a la aristocracia feudal, como clase, se le pueda atribuir. Por nuestra parte, preferimos creer que la falta de audacia y decisión del elenco aristocrático para oponérsele al ascendente núcleo mercante, en el trance novembrino, halla su mejor explicación en la inconsciencia de su misión como grupo. Y que, en razón precisamente, de esa inmadurez colectiva que le vedó rendir la talla social indispensable, aún cuando acaso hubiese alcanzado a intuir algún aparente encuentro de intereses en oposición que, pensaba, era preciso e inevitable cuanto antes debatir, fuera sobrepujada por el más definido y mejor estructurado elenco mercante, detentador indiscutible desde entonces y en los subsecuentes treinta años, del poder económico-político del país. En resumen, no es que neguemos que hubiese en aquella coyuntura, cuando menos, amago de oposición. Tímida e irresoluta, como se quiera, pero la hubo. En lo que insistimos, es que a la aristocracia feudal le faltó vigor colectivo, consistencia ideológica; y sobre todo, una clara noción de su significación social como grupo. De ahí, precisamente, que en aquel trance, se hubiese encontrado totalmente incapaz de contrarrestar los efectos de la burguesía comercial; y de que, igualmente, en los sucesivos treinta años, quedase literalmente arrinconada, constreñida al área provincial veragüena, y allí se hubiese opacado, sin resistencia, mediocremente.

En las tres décadas siguientes, esto es, de lo que va de 1821 a la primera mitad del siglo XIX, se destacan por cierto dos hechos claramente perceptibles que llaman sobremanera la atención. Por una parte, el contacto, sino francamente hostil visiblemente frío y a distancia, que creemos deliberado, entre el alto Comercio de la Zona y la feudalidad conservadora del Interior. Por otra, un manifiesto señorío de la Capital sobre el Interior y, en consecuencia, de la oligarquía liberal mercantil sobre el latifundismo conservador. Basta, en efecto, acercarnos

a los dos acontecimientos capitales que tuvo el país en aquel lapso —los ensayos secesionistas del 31 y del 40—, para comprobar que esto fué así. Por cierto, resulta sumamente indicador el hecho de que ambos separatismos fueron obra de un grupo circunscrito: la minoría liberal mercantil de la Zona. Tanto en el bisoño pronunciamiento del 31 como en el más osado y mejor concebido del 40, la Capital funge de única intérprete y vocera de la nacionalidad, e impone, arbitraria e inconsultamente, tanto a sus cantones como a la Providencia de Veraguas, que trata como a un cantón más (61), la línea directiva de la que considera mejor política a seguir. Pero hay algo más: por primera vez, el “mito geográfico”, halla su consagración oficial. Y el nuevo Estado proclama su destino estrecha y permanentemente vinculado a las con-comitancias del “giro comercial” (62). Se organizan, entonces, varias agrupaciones mercantiles; nacen El Gran Círculo Istmeño y La Sociedad de Amigos del País. Las polémicas sobre la Franca Comunicación Interoceánica se ponen a la orden del día. Y llega a su cresta la ola de la fe en el libre cambio, al que Don Mariano dedica varias poesías y en “Comercio-Libre”, “Los Amigos del País”, “El Noticioso del Istmo Americano”, “El Comercio Libre”, y otros órganos periódicos de entonces, aparece el tema, casi diríamos, con obsedente reiteración.

La brusca irrupción de “La California” y el ferrocarril interoceánico, marcan la encrucijada donde por primera vez convergen económica, social y políticamente, la oligarquía liberal de la Zona y la feudalidad conservadora del interior. En aquella coyuntura, latifundistas y mercaderes caen en la cuenta, sin duda por primera vez de que en realidad unos y otros eran representantes de los mismos propósitos e intereses; y de que, en el fondo, lejos de ser contradictorios, no sólo había entre ellos plena complementariedad de intereses, sino que en verdad, como subgrupos a distancia, obedecían a unos mismos impulsos de clase. Entonces, al conservatismo y al liberalismo, cuyo contraste doctrinario hasta esa fecha no se percibe sino como la rivalidad entre la capital comercial y el interior feudal; como la continuación de aquel anta-

(61) Documentos Fundamentales para la historia de la nación panameña. págs. 21, 26 y 28.

(62) Ibid. pág. 18.

gonismo prohibido en la gesta del 21, entre los latifundistas descendientes de la feudalidad y la aristocracia coloniales, y los mercaderes criollos capitalinos, herederos de la retórica liberal de la Independencia, se les ve fundirse en un sólo haz y reforzarse mutuamente. En lo sucesivo, sus líderes máximos laborarán unificadamente, y se esfumarán, prácticamente, los distinguos políticos. Ya no habrá más conservatismo incontaminado, "puro" por decirlo así, sino un conservatismo "liberalizado". Evidentemente, el latifundio había descubierto que el ideario liberal se conformaba más con los intereses y las exigencias de la nueva vida económica del Istmo —vuelto otra vez a su tradición transitista, interrumpida tres décadas atrás—, que el conservatismo aristocratizante y clerical. Conservadores y liberales se declararán indistintamente, entonces, federalistas y librecambistas, anseatistas o francamente autonomistas. ...Y cosa curiosa, mientras los ricos en aquel trance devienen cada vez más liberales; las masas de Azuero y del arrabal santanero, si bien no podemos afirmar que se conservatizan, aún cuando se proclaman a sí mismas liberales, acaban por excluir de su programa político, dos postulados característicos del ideario liberal: el libre cambio y el federalismo.

La burguesía comercial

En la primera parte de este estudio, habíamos señalado que en el período de la revolución americana que va de 1810 a 1821, al volver a trocarse la Zona en centro de gravitación geo-económica del país, sus *profiteurs*, directos o indirectos, reasumieron su tradicional papel de elenco dirigente en el escenario nacional. Un ambiente social común, ciertas prerrogativas, alicientes y restricciones —al menos, con toda seguridad, por lo que hace al contrabando, "regularizado por unos pocos", con "apariencias legales" y carácter "exclusivo" (63)— revelan a las minorías comerciantes de la capital, los elementos comunes de sus posiciones y les permiten llegar a una definición común de su papel en la sociedad. Poco a poco, van aclarándose las ideas, precisándose los objetivos sociales, económicos y políticos, y adquiriendo vigor la conciencia de grupo. Se observa que en el tránsito

(63) Cf. "El Constitucional del Istmo", No. 9.

vertiginoso que marca el apogeo y decadencia de ese efímero pero activísimo período de auge comercial, un descontento social parece revelar a la vez el deseo y la impotencia de mejorar una situación que muchos se niegan ya a reconocer como válida. El nuevo hombre panameño, adquiere, sobre la base de aquella experiencia, la creciente convicción de que su vida no se presta más, en su aspecto social y económico, a seguir siendo interpretada y regulada por los principios y valores de la tradición peninsular. La adaptación necesaria a las variaciones del nuevo clima comercial requiere respuestas inmediatas y juicios independientes, libres de ilusiones convencionales o superracionales. El individuo que debe vivir de sus juicios y aprovechar sus oportunidades cuando se presentan, siente ya la necesidad de librarse de los antiguos moldes de vida, generalmente prescritos de antemano. En esta visión, surgente de los hechos de la vida misma, de urgencias vitales, concretas, el efecto inmediato es una racionalidad creciente, primero en la conducta económica, luego en determinadas situaciones derivadas de ella y, finalmente, en la concepción de los intereses propios de cada uno.

El 17 de agosto de 1810 se reúne en la Sala Capitular de Panamá, el Ayuntamiento provincial para escoger el diputado que debía representarlo en las Cortes extraordinarias convocados por la Junta de Gobierno de Sevilla (64). Al poco tiempo, el Istmo envía una segunda representación, y entonces, se perfilan definitivamente las aspiraciones colectivas. Por primera vez, en más de tres siglos, la voz de un pueblo, de sus anhelos y sus necesidades, iba a hacerse escuchar en el supremo cuerpo deliberante de España. ¿Qué solicita a las Cortes la diputación panameña? : franquicias comerciales y de inmigración, el restablecimiento de las antiguas ferias y, para su capital, el fomento de la vida educativa. La solicitud de nuestros representantes, José Joaquín Ortiz y Juan José Cabarcas, patentiza no sólo una clara noción de la función transitista del Istmo sino, y sobre todo, el grado de desarrollo que había alcanzado ya la conciencia criolla pre-independista. Por primera vez, el criollo de

(64) CASTILLERO R., Ernesto J. : El Dr. José Joaquín Ortiz y Gálvez, diputado panameño a las Cortes de Cádiz. En "Lotería", No. 75, Agosto, 1947. pág. 15.

la capital, ha cobrado plena conciencia de sí, esto es, de su realidad autóctona, pero sólo porque previamente se ha percatado de su inmersión en una circunstancia cuya explotación implica irremediablemente la superación de la antinomia istmeño-peninsular. Aquella inflexión representativa expresa, sin embargo, algo más que el mero ahondamiento de las raíces distintivas de una aguda oposición clasista; es ante todo, el surgimiento de una conciencia criolla, en tanto que totalidad específica. Ortiz y Cabarcas, se sentían, sin duda, exponentes —legalmente autorizados por cierto— de unos principios cuyo sustento, real transcendía a sus respectivas individualidades. Su empeño no resultó por ello, mera defensa de intereses personales; por el contrario, fué la manifestación de necesidades urgentes, comunes a un grupo en proceso de consolidación y desarrollo.

A nadie escapaba que la perinecia transitista del Istmo —removido por fin de su prolongado letargo al retornar a su vieja tradición de País-Tránsito—, reclamaba enérgica y tenazmente realizaciones concretas e inmediatas: las gestiones de Ortiz y Cabarcas, son un claro índice. Desde sus inicios la carrera ha sido tal vez demasiado vertiginosa y, por tanto, menos segura. Y como una conciencia plétórica de sí misma, del Istmo como “centro y llave de ambas Américas” y de sus hombres, movía ahora las tendencias minoritarias, todos se arrojan en frenética competencia a la explotación de la veta que se piensa inagotable. Pero ni la imprudencia para asegurarse los éxitos alcanzados casi en forma inesperada, ni la irresponsable inatención de otros aspectos de la economía interna del país, impidieron al criollismo urbano insistir con tenacidad en conservar lo conquistado. Por ello, si su respuesta a la insurrección americana comenzó por un voto de lealtad a la Corona, éste fué válido sólo mientras la Metrópoli pudiera garantizar al alto Comercio del Istmo la seguridad de sus posiciones adquiridas. Desaparecidas éstas, sólo la excesiva concentración de tropas españolas pudo retardar en el Istmo, hasta 1821, el triunfo de la causa independista.

En efecto, las concesiones de la Regencia española y del propio Gobernador, de un sistema de amplias libertades comerciales y del privilegio para la restauración de las antiguas ferias, habían indudablemente predispuesto favorablemente los ánimos para que en agosto de 1812

se jurase en el Istmo con "general aplauso y regocijo" (65), la fidelidad al rey y la Constitución monárquica, expedida en la península el 19 de mayo de aquel año. Al Virrey Pérez se le antojó el Istmo, aquel día, un pueblo de "fidelísimos vasallos" (66). Y si el arrabal de extramuros prorrumpió en aclamaciones y gritos de "viva la nación: viva el Rey" (67), cuando desde el altar de la parroquia de Santa Ana, el cura Manuel Cayetano Betancourt, revestido de capa pluvial, lo exhortaba al cumplimiento de la Constitución; la alta sociedad capitalina concurre al magno acontecimiento con "varias obras poéticas alusivas al asunto" y "dos Piezas Patrióticas" —que, dice un testimonio de la época, fueron representadas por "sugetos y damas principales del País" (68).

Probablemente, las ideas de la revolución francesa y de la Constitución norteamericana, a causa de que existía, aunque embrionariamente, una burguesía comercial, encontraron en el Istmo un clima favorable a su difusión. Pero evidentemente, la independencia no era para la nueva clase en formación, una simple aventura del pensamiento, o una empresa romántica. Ni el hecho intelectual ni el sentimental eran anteriores o superiores al hecho económico. Por ello, mientras las autoridades peninsulares siguieron velando por la seguridad y protección de sus intereses, permitiéndoles negociar sin trabas con todas las naciones, cualquier tentativa revolucionaria invocando aquellos principios, carecía totalmente de sentido. No debe extrañarnos entonces que hasta tanto al Istmo no le fuesen arrebatados aquellos beneficios se declarase el más humilde y fiel vasallo de la Corona. De ahí que despreciase "las invitaciones que le hacían los Gobernadores de Cartagena, Santa Fé y Antioquia, para que se uniese, adoptase y obedeciese los Planes de insurrección establecidos en todo el Reyno"; prepararse una expedición de 200 hombres, "400 fusiles y 4 cañones de Compañía, Artilleros y todo lo necesario para el servicio

(65) Archivo General de Indias, Sevilla. Ministerio de Gracia y Justicia. No. 31. Septiembre de 1812. Estante 7, cajón 1, legajo 26.

(66) Ibid.

(67) Ibid.

(68) Ibid.

de esta arma, costeándolos por Mar hasta Guayaquil, para que contubiesen los primeros progresos, que en aquella época hacía la insurrección" en Ecuador; enviase a Popayán "200 fusiles, 2 cañones de Campaña, sables, municiones y Artilleros"; y al Chocó, "una Compañía de 100 hombres del Batallón fijo al mando del Capitán Don Joseph de Fábrega" a fin de contener el alzamiento de aquellas provincias; remitiese a Santa Marta "la compañía de Granaderos de Infantería para contener a los de Cartagena, que la impedían"; enviase en "varias ocasiones al mismo punto más de 300 soldados"; pidiese a la Regencia el restablecimiento en el Istmo, del Tribunal de la Audiencia y el Virreinato de la Nueva Granada "al haberse arrojado de la Capital del Reyno" las autoridades legítimas y contribuyese "con dos terceras partes de los sueldos" que entonces se pagaban, a todos los empleados que a causa de la revolución tuvieron que emigrar a sus tierras, socorriese, asimismo, a la causa peninsular "con miles de pesos en efectivo y en harinas, menestras y tabacos y cuanto ha considerado necesario para que pudiese resistir a las tentativas de los revoltosos". Y, ¡el colmo!, costeasen sus señoras, con "un vestido completo a cada soldado, y 1000 pesos de obsequio" al Batallón Albuera, recién llegado a Santa Marta, procedente de Cádiz, obsequio que envió "el vello sexo", "con las mayores demostraciones de afecto..." (69). Etc., etc.

Mas he aquí, que en junio de 1814, merced a las instancias monopolistas del alto Comercio gaditano, la Regencia de España revoca el decreto sobre comercio libre que había concedido hacía sólo un mes a los pueblos americanos. La suspensión de aquel decreto, comenta Don Mariano, produjo consecuencias lo bastante importantes para que, al menos la actividad comercial no clandestina en el Istmo haya sido sensiblemente afectada, ya que —o al menos así lo creía—, éste sería "el principal agraviado, por cuanto su posición geográfica lo hacía el depósito de mercaderías extranjeras. Y la duana de su nacionalización" (70); pero sobre todo, porque probablemente no sólo quedaba privado de un beneficio cuyo goce era de data

(69) Ibid

(70) AROSEMENA, Mariano: *Independencia del Istmo*. Imprenta Nacional, Panamá 1959, pág. 3.

muy reciente, sino también de todos aquellos otros privilegios que había venido aprovechando con carácter casi exclusivo desde hacía casi un lustro. Los efectos de aquella medida en la conducta socio-política del Istmo resultaron decisivos. **Entonces, comenta Don Mariano, sólo entonces “empezó a conocer Panamá la importancia de su independencia” (71).** Fué, en efecto, como si de un sólo golpe se hubiesen aclarado a la nueva clase, los últimos puntos oscuros que su conciencia colectiva no había alcanzado a precisar. En los restantes años de su misión colonial, el grupo pudo aún realizar algunos progresos económicos, sobre todo a base de la explotación del comercio de contrabando. Pero como en lo sucesivo las autoridades peninsulares no podían seguir favoreciéndole, no tardó en ver en ellas, sino un émulo importuno e inútil que importaba a todo trance suprimir. Entonces fué claro que el desenlace inevitable no podía hacerse esperar más.

Ha sido pues del planteamiento objetivo de la realidad transitista del Istmo de donde ha arrancado, en definitiva, la conciencia del criollismo comercial como clase social autónoma. Ha comenzado a adquirir conciencia de sí, de su rol histórico como grupo. Pero porque al criollo se le revela que no constituye una entidad particular, aislada del conjunto, sino que representa una realidad colectiva y es la expresión de la síntesis de aspiraciones y necesidades comunes. De ahí deriva la clara noción de su significación social y de su misión histórica, la idea de la emancipación mental del coloniaje, de la realización plena del Istmo, de su independencia económica, política y espiritual, de su indisputable preeminencia intelectual, plenamente satisfactoria para el ejercicio burocrático y la reestructuración integral de las nuevas formas nacionales. Sabe que no podía permanecer por más tiempo relegado a un oscuro rincón de la vida social istmeña. Y que, en consecuencia, se imponía cuanto antes, complementar su fuerza económica asumiendo el poder político.

Afluencia y naturalización de “ideas exóticas”.

Es un error pensar, como sin duda ha sucedido, que se puede comprender la génesis del 28 de noviembre de

(71) Ibid.

1821 como fruto del influjo de un cuerpo de doctrinas liberales oriundas de Europa. Con ello, por cierto, no sólo no lograríamos rescatar las verdaderas fuentes histórico-sociales que explican aquel movimiento, sino que ni siquiera podríamos revalidar un factor de nuestro acaecer ideológico, sobremanera importante, que desgraciadamente, ha sido poco menos que ignorado por la historiografía patria: la génesis del liberalismo panameño. En realidad, tanto nuestro liberalismo como los sucesos del trance novembrino, hallan sus orígenes en la agudización de una tácita contradicción clasista cuyo precipitado —la antinomia istmeño-peninsular— concluiría por disolver definitivamente el coágulo que ahogaba la existencia social istmeña. Las violentas transformaciones que en la estructura mental de la Colonia, a causa del “conflicto de lealtades”, que como consecuencia de la invasión napoleónica a España se produjo; la abrupta alteración de la vida económica del Istmo; y por último, la conmoción revolucionaria americana, motivaron innegablemente, en la conciencia de nuestros criollos, mayor impacto que el que probablemente pudo ejercer la asimilación del nuevo elenco de doctrinas. Es cierto, que el efluviio de ideas modernas procedentes principalmente de Europa, halló en el Istmo un clima propicio a su difusión. Pero esto fué así, porque aquí había un cuerpo colectivo en proceso de estructuración y crecimiento, que a causa de sus necesidades e intereses económicos, no podía permanecer totalmente inmune al virus revolucionario que aquellas ideas de cuño liberal traían consigo. Si el nuevo ideario arraiga en el Istmo, es porque el criollo ilustrado de la Zona, halla en él la expresión formal de sus problemas concretos, materiales. Y porque se percata de la posibilidad de resolver con él las múltiples tensiones que en su vida cotidiana ha vivido en forma de conflicto social. Todo ello implica, que el proceso de adaptación y trasplante del nuevo sistema de ideas en el Istmo, se nos muestra desde sus inicios, como una proyección del planteamiento objetivo de la situación social que en él se había producido. O, lo que es igual, que el ensayo de “naturalización” del nuevo ideario, no era ni primero ni anterior a aquella realidad histórico-social, de la cual, en realidad, procedía. Primeramente ha sido entonces, una conciencia colectiva, ranurada ciertamente por hondas inquietudes sociales y económicas; sólo después, una ex-

presión ideológica, en función de los intereses y requerimientos de la misma. Por cierto, será sólo más tarde, cuando aquella adopción de ideas foráneas, filosóficas y políticas, alcanza a cristalizar en un repertorio de ideas y valores que "sirven" para realizar las múltiples aspiraciones, intereses e ideales del nuevo grupo.

El pueblo en la gesta novembrina.

En la lucha independista el conjunto criollo y las masas populares de la Zona se funden en un sólo haz de resistencia frente al coloniaje. Pero si es explicable la uniformidad de ese sentimiento colectivo en el momento inicial de la emancipación, el proceso social posterior, que escindió los grupos en tendencias antinómicas queda aclarado, en cambio, por la diversidad que es fácil establecer en los grupos que formaban la sociedad panameña de entonces, cada uno de los cuales poseía una mentalidad, e intereses sociales, políticos y económicos hartó distintos, en función de los cuales reaccionó ante el hecho consumado de la revolución. Por cierto, no había en lo absoluto coincidencia, no sólo de ideas; ni siquiera de propósitos en el afán emancipista de ambos grupos, entonces, sólo virtualmente antagónicos. Esta diferencia emana precisamente de un evidente contraste clasista que hacía imposible cualquier adecuación de intereses e ideologías. Este contraste se enuncia, por una parte, en el notable destibujamiento del grupo popular como entidad social específica, con elenco de valores propios e intereses definidos y por otra, en la clara conciencia de grupo, por parte de nuestros próceres ilustrados, plenamente convencidos de sus aspiraciones materiales y poseedores de un cuerpo de doctrinas relativamente bien estructurado.

Es obvio que la fórmula ideológica de cuño liberal en las clases criollas ilustradas no podía descender a la masa totalmente libre de escorias. Verdad que no faltaron guías espirituales. Pero la masa analfabeta estaba muy lejos de ofrecer un campo propicio para la asimilación de principios filosóficos conducentes a la formación de una conciencia revolucionaria ampliamente generalizada. El pueblo reaccionaba más por instinto de defensa contra las persecuciones y los hechos materiales que conspiraban contra su seguridad y el libre juego de sus intereses. Había, con todo, objetivos concretos, inmediatos que la masa intuía con agudeza; urgencias

vitales que, sin duda, al menos así el pueblo lo creía, encontraban respuesta en aquel lenguaje claro y transparente de la nueva ideología. Por eso, cuando el criollo se lanza a la revolución para expulsar al peninsular y sustituirlo en el poder, el pueblo le sigue porque intuye un cambio que ha de significar el cambio de su situación. Evidentemente, no ha podido adivinar que lo que se debate en la empresa libertaria no son sus intereses sino los de las élites ilustradas.

Hacia el 22 de octubre de 1821 el Gobernador del Istmo, Mariscal Juan de la Cruz Mourgeon, a quien la Corona había prometido el título de Virrey si lograba reconquistar las dos terceras partes de la Nueva Granada, zarpa hacia Quito con una expedición militar. Del destacamento de unos mil cuatrocientos hombres que guardaba al Istmo, Mourgeon llevó en su expedición "pacificadora", "dos cuerpos de infantería, Cataluña y Cádiz, dos escuadrones desmontados i algunos artilleros" (72), en total unos mil cien soldados, dejando los restantes trescientos en Panamá bajo las órdenes del militar istmeño José de Fábrega. "Los momentos, comentaba Mariano Arosemena, eran de aprovecharse para ir preparando la ejecución del plan de nuestra emancipación de España" (73). Pero, agrega, "no era dable hacer mediante sólo la voluntad, lo que requería una posibilidad perfecta para la empresa" (74). Y concluye, "era el cuidado de los corifeos de la independencia istmeña prevenir todo acto inconsulto y precipitado" (75). De modo que hallándose el Istmo en condiciones óptimas para precipitar la gesta, al mando de las tropas, considerablemente reducidas, un militar panameño, y los ánimos plenamente dispuestos, todavía nuestras élites seguían considerando toda tentativa "un alzamiento repentino" (76), y aún se pensaba que "no había sino adoptar medidas que con seguridad nos condujeron al fin apetecido" (77). La delicada cuestión que éste último párrafo plantea no ha hallado aún

(72) AROSEMENA, Mariano : Apuntamientos pág. 125.

(73) Ibid.

(74) Ibid.

(75) Ibid. El subrayado es nuestro.

(76) Ibid. pág. 126. El subrayado es nuestro.

(77) Ibid. El subrayado es nuestro.

por desgracia entre nuestros historiadores, una adecuada respuesta. El mismo Mariano Arosemena coautor del movimiento, se desentiende, deliberadamente creemos, del problema. La única fuente, que hasta donde sabemos, se ha referido al asunto, la constituye el libro de viajero francés Gaspar Mollien, "Viajes por la República de Colombia en 1823" (78). Mollien, para quien el acontecimiento novembrino no podía ser motivo sino de una observación imparcial y desapasionada, hacia al respecto el siguiente comentario: la coyuntura que ofreció la salida de Mourgeon y sus expedicionarios hacia Quito, no podía ser más propicia "a los criollos para sublevarse". Y agrega, "pero temiendo que los negros se aprovecharan del momento para insurreccionarse, ellos, a su vez, se ingeniaron para prevenir esa catástrofe" (79). Esto significa en pocas palabras, y creemos que la apreciación de Mollien es exacta, que aquella "prudencia" tan decantada por nuestros independentistas, obedecía a razones de orden más hondo, evidentemente, a un vago temor de que con la participación violenta de las masas en la gesta, se alterara el "status" social prevaleciente. Fuente de desórdenes y corrupción, las masas desposeídas constituían por cierto, una amenaza latente a la propiedad. Y, después de todo, o al menos así lo confesaba Un Istmeño (probablemente Blas Arosemena), "la seguridad de la persona y de las propiedades fue el objeto de nuestra santa lucha" (80). Estas palabras, que aparecen en el texto de donde han sido tomadas, como conclusión a unas consideraciones sobre el pensamiento de Benjamín Constant, probablemente el más grande liberal francés del siglo XIX, de-

(78) MOLLIEEN, Gaspar: Viaje por la República de Colombia en 1823. Publicaciones del Ministerio de Educación de Colombia. Imprenta Nacional, Colombia, 1944.

(79) Página 315. El subrayado es nuestro.

(80) 1825. Debates de la Cámara del Senado de la República de Colombia del día 4 de febrero del año décimo quinto, sobre el reconocimiento del acta de independencia de Panamá, á consecuencia del proyecto de decreto que presentó el Dr. Blas Arosemena senador por el Departamento del Istmo; y documentos exhibidos para su lectura. Por Juan Antonio Calvo, Cartagena, Colombia, 1826, pag. VII. Subrayado nuestro.

notan, por cierto, un temprano dominio y una honda penetración —con todo lo que ello implica— de la filosofía política del autor de “Curso de Política Constitucional” y “De l’Espirít de Conquete et de l’Usurpation dans leurs rapports avec la Civilisation Européenne”; pero sobre todo, revelan el alto grado de conciencia de aquel pensamiento —y Blas Arosemena eran un genuino representante de las élites criollas—, de estar sirviendo a objetivos específicos de las clases propietarias. Se comprende entonces, que para el nuevo grupo fuera indispensable evitar a todo trance, cualquier riesgo que pusiera en peligro su existencia como clase social privilegiada y, por ende, la posible entronización de cualquier otro grupo; y que, en consecuencia, la independencia “debiera” realizarse con “suma cautela” (81) “estrategia y diplomacia” (82) y sin violencias ni “desgracias” (83) —“por excusar el derramamiento de sangre” (84)— cuyas imprevisibles consecuencias, de quien sabe qué posibles proyecciones sociales, acabarían con toda probabilidad por estropear sus altas pretensiones de comando sobre el nuevo Estado en proyecto. (85).

A nadie escapaba sin embargo, que la soldadesca veterana, así y todo reducida como estaba, constituía aún un freno de contención relativamente peligroso a los planes escicionistas. Pero los momentos eran preciosos y no había tiempo que perder. Entonces, confiesa don Mariano,

(81) AROSEMENA, Mariano: *Independencia del Istmo*, pág. 33.

(82) *Ibid.* pág. 38.

(83) *Ibid.* pág. 44.

(84) *Ibid.*

(85) Esta marcada tendencia a impedir en la gesta escicionista la participación de las masas, o de cualquier otro grupo: de ensayar tomar decisiones, con la deliberada omisión del voto de otros grupos o clases, y a escala nacional; o, para decirlo en jerga sociológica, de querer representar la sociedad global (Véase Gurvitch Georges, *El Concepto de Clases Sociales*, de Marx a nuestros días. Ediciones Galatea/Nueva Visión. Argentina. 1957), dice mucho de la nueva clase en ascenso. Por cierto, este hecho no ha escapado totalmente a nuestra historiografía. En los escritos de Don Mariano, conspicuo representante de la nueva clase, escribe Rodrigo Miró, “asoma un complejo clasista y urbano. A ratos, al hablar del

y sólo después de “profundas meditaciones” (86), fué que la clase propietaria llegó a reconocer que, por su significación numerica, las masas se podían aprovechar. Rápidamente, añade don Mariano, se ensayó “popularizar las ideas sobre la independencia por medio de sociedades políticas, compuestas de las masas populares” (87). Pero este hecho, de la decisión repentina y tardía, casi en los albores mismos de la gesta, de las élites criollas, de hacer uso de las masas, revela ya algo sumamente indicador; a saber, que si bien le niegan significación a la mayor o menor consciencia que éstas pudieran tener sobre lo que estaba sucediendo, reconocían en cambio, el peligro que, precisamente por ello, por inconscientes, sin el control por sociedades secretas y una opinión bien regulada por élites ilustradas, podrían representar.

No fue preciso, sin embargo, apelar a las masas populares, y la independencia pudo consumarse en forma incruenta. Sobre los recursos que los criollos emplearon para hacerla posible, decía Gaspar Mollien desenfadadamen-

pueblo sentimos que interpone una distancia. Por otra parte, alude al movimiento de la Villa de Los Santos en términos que pretenden restarle significación” (MIRO, Rodrigo: *Dos Palabras*, En Mariano AROSEMENA, *Independencia del Istmo*, pág. XV.). Es la misma actitud que vemos repetirse constantemente en el curso de los años sucesivos. Tal es el caso, por ejemplo de José de Obaldía, cuando se refiere a la “despreciable revolución de castas” de 1830, promovida por José Domingo Espinar en unión del arrabal santanero (Véase Gaceta Oficial de Bogotá, No. 1171, 17 de noviembre de 1850. También, ESPINAR, José Domingo: *Resumen histórico que hace el general..... de los acontecimientos políticos ocurridos en Panamá en el año de 1830. apellidados ahora revolución de castas por el Señor José de Obaldía*. Imprenta de José Angel Santos. Panamá, 1851); El caso también de los “istmeños”, que así se autodenominaban los de casaca y levita de intramuros, cuando aludían despreciativamente a los negros y a las masas humildes del arrabal con el sobrenombre de “mongutos”. Cfr. las Actas de los movimientos emancipistas de 1831 y 1840, que aluden a Veraguas restándole importancia.

(86) AROSEMENA, Mariano: *Apuntamientos*. pág. 126.

(87) *Ibid.*, pág. 126-127.

te: "Se pusieron al habla con los oficiales españoles, persuadiéndolos de que toda la población estaba de acuerdo para acabar con ellos, les hicieron ver la confianza que tenían en sus propias fuerzas comparándolas con el escaso número de hombres que ellos tenían bajo sus órdenes; no les costó mucho trabajo inducirlos a traicionar su bandera pagándoles a toca teja los dos meses de sueldo que les debía el Gobierno español; aquel mismo día se les envió a Chagres, desde donde se embarcaron para La Habana..." (88). Cuando el General Montilla, encargado de preparar en el Magdalena una expedición militar para liberar al Istmo de la Corona, supo que los istmeños se le habían adelantado, acto seguido exclamó: "no puede negarse que Panamá es un país de comerciantes: ha sabido evitar los horrores de la guerra, especulando a buena hora su independencia" (89). En defensa pues, de sus intereses de grupo, es la minoría comerciante de la Zona, la sólo autora del 28 de noviembre. En toda la fuerza del término, ha sido un movimiento de clase, como lo revelan los medios ingeniosos que el criollismo urbano supo emplear con increíble sagacidad política; la clara percepción de los intereses económicos, transitistas, que se hallaban a su base; y su resistencia más o menos radical a compartir las responsabilidades de la gesta con cualquier otro grupo. La obra que realizaron demuestra altamente la significación de su fuerza como realidad colectiva; la clara conciencia de su misión histórica como clase social; y sobre todo, es una anticipación precoz de lo que el nuevo hombre panameño será capaz de realizar durante el siglo XIX.

(88) MOLLIEN, Gaspar: op., cit. pág. 315.

(89) "Comercio-Libre" No. 15, domingo 23 de marzo de 1834.